



Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 23. Februar 2023

Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Der Bundesrat will den Güterverkehr weiterentwickeln und dabei die energie- und klimapolitischen Ziele sowie die Bedeutung der Bahntransporte für die Versorgungssicherheit der Schweiz berücksichtigen.

Der Bundesrat hat zwei Varianten in die Vernehmlassung geschickt. **Variante 1** hat zum Ziel den Schienengüterverkehr zu modernisieren und die Transportkette Schiene-Schiff zu stärken. Die finanziellen Beiträge sollen der Einführung der digitalen, automatischen Kupplung (DAK) dienen. Diese trägt dazu bei, den Schienengüterverkehr einfacher, schneller und günstiger zu machen und wird deswegen von allen europäischen Bahnen koordiniert vorangetrieben. Zudem sollen Geräte zum Warenumsatz sowie Infrastrukturangebote der Rheinschiffahrt finanziell unterstützt und ein Bonus eingeführt werden, dies in Form eines Verbilligungsbeitrags für den Verlad auf die Schiene. Schliesslich beinhaltet diese Variante auch die Möglichkeit, dass der Bund die Anbieter des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) finanziell abgeltet. Die Kosten für diese Massnahmen belaufen sich für einen Zeitraum von vier Jahren auf rund 600 Millionen Franken. Danach soll das neue System schrittweise eigenwirtschaftlich funktionieren.

Variante 2 fokussiert auf wettbewerbliche Anreizinstrumente und verzichtet auf eine staatliche finanzielle Unterstützung des EWLV. Schienengütertransporte sollen grundsätzlich im Wettbewerb mit dem Strassentransport erbracht und finanziert werden. Vorgesehen sind aber auch bei dieser Variante die Unterstützung der Rheinschiffahrt, die Beiträge für die Modernisierung, insbesondere die finanzielle Unterstützung der Branche bei der Einführung der DAK, und der «Verlade-Bonus». Mit dieser Variante wären die Bundesausgaben rund 120 Millionen Franken über einen Zeitraum von vier Jahren. Dies hätte allerdings de facto zur Folge, dass der EWLV mittelfristig verschwinden und auf die Strasse verlagert würde.

Die SP Schweiz unterstützt eine ausgebauten Version der Variante 1. Denn die zweite Variante ist in keinem Fall genügend und würde dazu führen, dass der EWLV mittelfristig verschwinden würde. Dies hätte eine Zunahme von rund 650'000 Lastwagenfahrten pro Jahr und eine Schwächung vom Schienengüterangebot zur Folge. Dies würde wiederum grosse Kosten im Strassenverkehr provozieren sowie Klima und Umwelt massiv belasten. Schliesslich betragen gemäss eines [Berichts](#)

[der ARE](#) (2019) die **externen Klimakosten** des Strassengüterverkehrs 342 Millionen Franken, während diese für den Schienengüterverkehr lediglich 2 Millionen Franken erreichen. Allein die Klimakosten, die der Strassengüterverkehr verursacht, sind also immens im Vergleich zum Schienengüterverkehr. **Variante 2 als billiger darzustellen, ist demnach nicht wahrheitsgemäss. Die SP ist davon überzeugt, dass eine vergleichsweise kleine Investition in den Schienengüterverkehr heute zukünftig grosse Kosten vorbeugen wird.** Denn Variante 2 wäre nicht nur ungenügend, sondern auch nutzlos, da sie ihre Ziele, die Klimastrategie des Bundes zu erfüllen und Kosten zu sparen, komplett verfehlen würde.

Darüber hinaus würde Variante 2 die Versorgungssicherheit der Schweiz gefährden. Wird der EWLIV eingestellt, würden viele Gleise und Umschlagplätze abgebaut. Damit verschwindet eine ganze Infrastruktur; die Entwicklung wäre also irreversibel, weil die Infrastruktur nur mit enormem Aufwand wiederhergestellt werden könnte. Dies wiederum schwächt die Versorgungssicherheit der Schweiz, da nur noch die Strasse für den Binnengüterverkehr übrigbleiben würde. Dies macht die Schweiz aufgrund der fehlenden Redundanz in der Versorgung mit Gütern bedeutend weniger resilient – allerdings hat die Corona-Pandemie gezeigt, wie wichtig stabile und verlässliche Versorgungsketten sind. **Der Schienengüterverkehr ist somit keinen Luxus, sondern ein notwendiger Service public, um unsere Versorgungssicherheit zu garantieren. Die SP besteht deshalb auf Variante 1 und die Unterstützung des EWLIV ein. Variante 2 lehnen wir ab.**

Variante 2 hätte zudem **soziale Konsequenzen**, die nicht zu verantworten sind. Erstens hätte eine fehlende Unterstützung zur Folge, dass der EWLIV sich auf urbane Zentren konzentrieren würde. Der [erläuternde Bericht](#) legt klar dar, dass ländliche Gebiete nicht mehr mit Schienengüterverkehr bedient würden. Zusätzlich wäre das Potenzial, Agglomerationen mit den vorgeschlagenen Massnahmen vom Strassengüterverkehr zu entlasten, niedrig (S. 90). Variante 2 würde somit eine bedenkliche Ungleichheit zwischen Stadt- und Landregionen schaffen. Zweitens würde Variante 2 Arbeitslosigkeit schaffen: Der Personalbestand würde von heute ca. 2350 Mitarbeiter auf 820 Mitarbeiter reduziert werden, was eine Minderung von 65 Prozent darstellt (Erläuternder Bericht, S. 91). **Die regionale Ungleichheit und die Arbeitslosigkeit zu erhöhen, kann nicht das Ziel der Bundesverkehrspolitik sein. Variante 1 ist deshalb für die SP zwingend.**

Doch auch mit der Variante 1 allein wird es kaum möglich sein, den nötigen Fortschritt für die Güterverkehrspolitik in der Schweiz zu erreichen – realistisch ist allenfalls eine Stabilisierung der aktuellen Situation. Damit wird leider die Chance verpasst, eine visionäre politische Stossrichtung aufzuzeigen, welche zu deutlich mehr Verlagerung auf die Schiene führt, so wie dies dank der [Alpeninitiative](#) im Transitverkehr Nord-Süd erreicht werden konnte. Diese erfolgreiche Verlagerungspolitik des alpenquerenden Güterverkehrs muss also unbedingt auch auf den Güterverkehr in der Fläche angewendet werden, was jedoch deutlich höhere Förderbeiträge bedingt.

Die SP wünscht sich eine Erhöhung des globalen Unterstützungsbudgets für den Schienengüterverkehr. Dies ist nicht nur für das erfolgreiche Fortbestehen des Schienenverkehrs notwendig, sondern ist auch für den Klima- und Umweltschutz und die Versorgungssicherheit unentbehrlich. Zudem scheinen die 600 Millionen Franken der ersten Variante ein minimaler Betrag gegenüber dem [Zahlungsrahmen der Nationalstrassen des Zeitraums 2020 auf 2023, der 8,156 Milliarden Franken](#) beträgt. Um den Klima- und Umweltschutz und die Versorgungssicherheit zu fördern, wäre also selbst eine vergleichsweise kleine Reduktion des Strassenbudgets zu Gunsten des Schienenverkehrs eine offensichtliche und einfach umsetzbare Lösung, ohne die Finanzlage des Bundes weiter anzuspannen.

Die in Variante 1 vorgeschlagenen **Fördermittel** schätzt die SP wie folgt ein:

- Die möglichst rasche und vollständige Umstellung auf die **digitale automatische Kupplung (DAK)** ist in volkswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Hinsicht sehr erstrebenswert. Ebenfalls erhöht sich durch die DAK für das Personal sowohl die Arbeitssicherheit als auch die

Attraktivität gewisser Berufsprofile (längerfristig lässt sich damit der chronische Personalengpass abmildern). Die SP befürwortet deshalb die Entrichtung der vorgeschlagenen Investitionsbeiträge, allerdings ohne diese gesetzlich explizit zu befristen. Die vorgesehene öffentliche Beteiligung von 30 Prozent der Umrüstkosten ist unseres Erachtens allerdings wesentlich zu tief angesetzt und kann ein Gelingen dieser flächendeckend nötigen technischen Anpassung (oder Umstellung) nicht gewährleisten. Wir fordern deshalb eine Heraufsetzung des angestrebten Förderanteils von 30 auf 60 Prozent und damit eine Verdoppelung der im entsprechenden Bundesbeschluss beantragten Mittel von 180 auf 360 Millionen Franken.

- **Die SP besteht auf einer Unterstützung des EWLV.** Es ist abermals zu bezweifeln, dass die vorgesehene Abgeltung als Teil der Leistungsvereinbarung von jährlich 40 bis 60 Millionen ausreichend ist, um die nötige gesamtheitliche Stärkung des EWLV-Netzwerks zu gewährleisten. Deshalb fordern wir – zumindest für den ersten, auf vier Jahre budgetierten Bundesbeschluss – eine merkliche Erhöhung dieser Beiträge.
- Das sogenannte **Verladebonus** scheint uns ebenfalls sehr geeignet, allerdings wäre auch hierfür eine deutliche Erhöhung von rund 40 Franken pro Wagen zielführend und gerechtfertigt. Im alpenquerenden Güterverkehr wird für die auf die Schiene verlagerten Container oder Sattelaufleger durchschnittlich etwa 120 Franken bezahlt.
- Die **Versorgung auf dem Wasserweg** bleibt auch für eine dekarbonisierte Wirtschaft zentral, weshalb wir die vorgeschlagene Stärkung der Rheinschifffahrt befürworten. Darüber hinaus gilt es zu verhindern, dass dieses Instrument einer fossilfreien Energiezukunft im Weg stehen. Solche Massnahmen dürfen daher die Lieferung von fossiler Energie auf dem Rhein nicht durch Fehlinvestitionen künstlich verlängern. Vielmehr sind die vom Bund mitfinanzierten Infrastrukturen und die Vorgaben für die Rheinschifffahrt so auszugestalten, dass sie der Dekarbonisierung dienen.
- Was die Frage **der Betriebsstrukturen** angeht, ist die SP ebenso wie die Gewerkschaften der Ansicht, dass die bisherige Organisationsstruktur ausreicht. Es braucht keine Holdingstruktur – diese widerspricht der Leitidee einer integrierten Bahn und birgt die Gefahr interner Konkurrenz, die am Schluss dem Betriebsklima und den Interessen der Arbeitnehmer:innen schadet.

Gleichzeitig beantragt unsere Partei Anpassungen von den vorgeschlagenen Förderinstrumenten.

Wir fordern, dass auch die neu einzuführenden Umschlags- und Verladebeiträge unter die Spezialfinanzierung Strassenverkehr fallen. Entsprechend müsste die Anwendbarkeit von Art. 18 Abs. 1 E-MinVG auf Art. 9b E-GüTG ausgeweitet werden. Es entsteht der Eindruck, die neuen Verladebeiträge sollen als Massnahmen zweiter Klasse von finanzpolitischen Überlegungen abhängig sein, während die anderen Massnahmen durch stark zweckgebundene Mittel aus der Verkehrsfinanzierung finanziert bleiben und somit von Budgetberatungen ausgeschlossen sind.

Zudem ersuchen wir eine Verdoppelung des Anteils der Schiene an der Anzahl der Tonnenkilometer des Güterverkehrs in der Fläche als Verlagerungsziel, das auch verbindlich und einfach verständlich sein soll.

Aus diesen Gründen ist die SP für eine ausgebaute Variante 1. Schliesslich kann eine Stärkung des Schienengüterverkehrs nur im Interesse der Schweiz sein. So schützt sie nicht nur das Klima sowie die Umwelt und garantiert die Versorgungssicherheit, sondern befördert die Schweiz auch im Bereich des Güterverkehrs auf europäischem Niveau. **Mit einer Modernisierung des Schienengüterverkehrs und einer Harmonisierung mit europäischen Techniken und Verläufen kann die Schweiz zum Knotenpunkt des dekarbonisierten Güterverkehrs werden.** Auf diese Weise kann die Schweiz nicht nur eine attraktive, europaweite, politische und wirtschaftliche Vorbildfunktion erfüllen, sondern kann auch wirtschaftlichen Profit erzeugen.

Wir bitten Sie weiter zu beachten, dass die Klima- und Energieziele 2050 keinen Ausdruck einer bestimmten Ideologie sind. Sie sind überlebensnotwendige und verbindliche Ziele, die es im

Interesse von uns allen unbedingt zu erreichen gilt. Nur so können wir weiterhin auf dieser Erde leben, ohne dass allzu grosse Mengen an Menschen Schaden erleiden und zu grosse Kosten erzeugt werden. Um diese Ziele zu erreichen, muss man jedoch jetzt handeln. **Es ist somit unabdingbar, politische Entscheide zu treffen, die den Umweltschutz und die Klimaneutralität fördern.** **Deswegen besteht die SP darauf, dass der Güterverkehr dem Strassenverkehr gegenüber bevorzugt und somit ausgebaut und visionäre Version der Variante 1 gewählt wird.**

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin